

GJUROV ALEXANDER\*

## *Az Al-Duna szabályozása és a gőzhajózás rendszeres beindítása a bolgár–magyar kapcsolatokban*

Az Al-Duna hajózhatóvá tételének első lépését kétségtelenül **gróf Széchenyi István** tette meg, amikor 1830. június 24-én **gróf Waldstein-Wartenberg János** barátjával a *Desdemona* hajó fedélzetén Pestről indult el, hogy helyben megvizsgálhassa, mennyire alkalmas menetrendszerű gőzhajó forgalomra Európa második legnagyobb folyójának alsó, természetes akadályokban bővelkedő szakasza, s milyen munkálatokat kell elvégezni ezek megszüntetésére. Már a rómaiak is – az akkori műszaki lehetőségek keretében – dolgoztak az Al-Duna hajózási feltételeinek megteremtésén és az egész Duna-part erősítésén, hiszen ez birodalmuk határfolyója is volt. Gróf Széchenyi István volt azonban az első, aki nemcsak fölismerte a Duna jelentőségét, mint transzkontinentális, olcsó nemzetközi vízi útét, hanem javasolta és megkezdte a szinte megszámlálhatatlan al-dunai zuhatagok szabályozását, egyben kezdeményezője volt a rendszeres hajójáratok beindításának Bécsből egészen a Fekete-tengerig.

A Duna geopolitikai helyzeténél fogva, alsó szakaszának szabályozása nem egyszerű és korántsem csupán műszaki probléma volt, az utóbbiak megoldásához végig kellett járni a nemzetközi politikai viszonyok útvesztőit, s ezekből sok állam számára elfogadható kiutat találni, nem egy esetben pedig az Oszmán Birodalom különböző formákban jelentkező ellenállását is le kellett küzdeni. Ez a labirintus valójában kétfelé ágazott, bonyolultságát és sokrétűségét **Palotás Emil** „*A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-monarchia diplomáciájában 1856–1883*” c. monográfiája taglalja a legrészletesebben. Ennek alapján kiviláglik, mily tágas volt az érdekelt államok köre: Franciaországtól Oroszországig, Németországtól Törökországig, sőt Nagy-Britannia is. A leglényegesebb közös nevező egy: a nagyhatalmak szempontjából a folyó befolyásuk egyik fontos eszköze volt. Maga a kezdet az 1856. március 30-án Párizsban aláírt és a krími háborút lezáró békeszerződés volt, mert a konferencia először hozott a Dunára s az ezen történő hajózásra vonatkozó határozatokat. Az utóbbi viszont egyértelműen arra utal: a nyugati hatalmak máris kerestek ellenszert azon érzékelhető orosz befolyással és veszéllyel szemben, amely fenyegethette a Duna legalsó szakaszán szerveződő és beinduló, mindenekelőtt kereskedelmi jellegű hajózást. Majd 1878-ra lezárult a Duna-bizottságok létrehozásának szakasza, de az ugyanebben az évben (június 13. és július 13. között) megtartott berlini kongresszus után a probléma újra fellángolt, a konferencia határozatai alapján az Osztrák–Magyar Monarchiára bízta az Al-Duna szabályozását, amit Magyaror-

\* 1116 Budapest, Bükköny u. 28. Bolgár Kulturális Intézet, 1061 Budapest, Andrássy út 14.



szág magára vállalt. A helyzet most sem volt mentes bonyodalmaktól, mivel a folyó torkolatának hajózhatóvá tétele az első, 1856-ban létrehozott Duna-bizottság illetékességéhez tartozott (azóta immár az ötödik ilyen működik, ami szintén a folyón zajló hajóforgalom nemzetközi jelentőségét és fontosságát bizonyítja).

Még a szabályozási munkálatok megkezdése előtti évtizedekben a monarchia kísérletet tett a Vaskapu-Galac folyamszakasz ellenőrzésének megszerzésére, az ezzel kapcsolatos osztrák–magyar tervek azonban kudarccal végződtek azon a londoni Duna-konferencián, amely 1883. február 10-én kezdte meg érdemi munkáját. Ezen már részt vettek a „kisebb” balkáni országok, Bulgária, Románia és Szerbia képviselői is, s pontosan az utóbbi jelzi az említett útvesztő második irányát, hiszen a felsorolt országoknak – habár leginkább érintettek és érdekelték voltak – aligha lehetett bármilyen döntési lehetőségük, ez, mint addig, csakis és mindig a nagyhatalmak kiváltsága volt.

Az imént fölvázoltaknak mondhatni hatalmas irodalma van, ugyanakkor azonban legalább olyan nagyságú azon „fehér folt”, amely arra a problémára világítana rá, milyen hatással volt az Al-Duna szabályozása egy balkáni ország más európai régióban levő állammal kiépített kapcsolataira, mennyire segítette, vagy esetleg hátráltatta ezeket. Jelen tanulmány az utóbbit a magyar–bolgár viszonyokra szűkíti, elsősorban talán azért, mert e téma eddig feldolgozatlan volt, s ez az első ilyen kísérlet, amely az előre megszabott igencsak szerény terjedelem miatt csupán vázlatos lehet.

Ennek előtte azonban – bármennyire is közismert a tények zöme – nagyon röviden jelezni kívánom az Al-Duna szabályozásának, a menetrendszerű hajóforgalom beindításának legfontosabb mozzanatait, hiszen éppen ezek is játszottak – különböző mértékben és időkben – szerepet a bolgár–magyar kapcsolatok és együttműködés alakulásában, fejlődésében. Gondolom, részletekbe bocsátkozni fölösleges, ezt **Gonda Béla**, utána pedig **Tőry Kálmán** megtette már. 1832-ben **Vásárhelyi Pál** irányításával elkészült a Duna Pétervárad–Orsova közti, legnehezebben hajózható szelvényének térképe, majd a Vaskapu átalakításának terve, ezek csak a legszükségesebb és legsürgősebb feladatok megoldására terjedtek ki az akkori műszaki színvonalnak megfelelően. Nem-sokára, 1834. április 14-én – habár a munkálatok épphogy elkezdődtek – az Első Dunai Gőzhajózási Társaság (DDSG) egyik hajója, az *Argo* áthaladt a Vaskapun szárazföldi vontatás segítségével, s ezzel gyakorlatilag megindult a rendszeres gőzhajózás a Duna egész hosszában, Bécstől Galacig. A szabályozási munkák teljes erővel azonban csak **Baross Gábor** minisztersége alatt, azaz 1890 után bontakoztak ki, nem volna túlzás leszögezni, hogy közlekedéspolitikájában ő volt gróf Széchenyi István reformeszméinek megvalósítója. A Vaskapu-csatornát 1896. szeptember 27-én adták át a forgalomnak, az érdekelt három ország, az Osztrák–Magyar Monarchia, Szerbia és Románia uralkodóinak, **Ferenc József császár**, **I. Sándor Obrenovics király** és **I. Károly király** jelenlétében. Az al-dunai munkálatok összesen 27 millió aranykoronájába kerültek Magyarországnak, ebből 15 milliót a Jucra és a Vaskapura költöttek. Az Al-Duna végleges szabályozása azonban a jugoszlávok és a románok által fölépített Vaskapu-vízlépcső 1972. május 16-i átadásával, vagyis nyolc évtizeddel később fejeződött be.

Bulgária számára a szabályozás, a hajóforgalom beindításának jelentősége a kezdet kezdetén azzal mérhető föl, hogy ez a vízi út megszüntette az ország török hódoltság miatti, immár öt évszázada tartó elzártságát, sajátos köldökzsinórként összekötötte Európával, mint akkor egyetlen viszonylag gyors közlekedési és szállítási lehetőség. Törökország közismert elmaradottsága miatt az első, Ruszét és Várnát összekötő vasútvonalat 1866-ban adták át, az Orient Expressz későbbi nyomvonalán haladó teljes bulgáriai szakaszát pedig 1888. augusztus 12-én. Mindkét építkezésen jelentős szerepet játszott a magyar műszaki értelmiség. Végeredményben az al-dunai szabályozás és a gőzhajózás menetrendszerű megindítása az első ablaknyitás volt Európa felé, erre példa Rusze, amely Bulgáriának az oszmán hódoltság alóli felszabadulásáig (1878. március 3.) 32 ezres lakosságával az ország legnagyobb és legeurópaibb városává nőtte ki magát mint a legfontosabb bolgár dunai kikötő. Az utóbbi egyben olyan település, ahol először telepedtek le tömegesen magyarok, állandó bulgáriai tartózkodásuk éppen az Al-Duna szabályozásának következménye volt.

Az al-dunai szabályozás és a menetrendszerű hajózás szerepének nyitánya a bolgár–magyar kapcsolatokban minden bizonnyal a Kossuth-emigráció bolgár földre lépése volt. **Kossuth Lajos**



1849. augusztus 22-én hajón érkezett Vidinbe, néhány nap különbséggel a **Perczel** testvérek, **Mór** honvéd tábornok és **Miklós**, honvéd ezredes, **Mészáros Lázár** honvéd altábornagy, **Bem József** honvéd altábornagy, **Kmety György** honvéd tábornok, **Richard Guyon** honvéd tábornok (Vidinben Kossuth altábornaggyá léptette elő), és **Maximilian Stein báró**, **Alessandro Monti gróf** honvéd ezredes, az olasz légió parancsnoka, **Józef Wysocki** honvéd tábornok, **Batthyány Kázmér** és **Batthyány István grófok**. A többi emigráns három nap múlva érkezett meg Szerbián keresztül. E mellett s utána az al-dunai szabályozás és a menetrendszerű hajózás szerepe és jelentősége néhány fontos területen nyomon követhető. A legelején ezeknek leginkább gazdasági és kereskedelmi jellege volt, ami több mint természetes, hiszen a Várna kikötőjéből induló teherhajók legalább  $\frac{3}{4}$  része az Osztrák–Magyar Monarchia zászlaja alatt közlekedett, a berakott áru, különösen kezdetben, majdnem kizárólag a Dunán érkezett meg.

A kétoldalú gazdasági együttműködés gyorsan fejlődött és bővült, a kibontakozáshoz mindenekelőtt a bulgáriai dunai kikötők építése, illetve üzemeltetése járult hozzá, mert ennek túlnyomó részét a magyar szakemberek vállalták. Nemsokára ehhez társult a műszaki együttműködés, hiszen a 19. század kilencvenes éveitől – sok más mellett – a Ganz gyár szállította a kikötői berendezéseket, a különböző hajók és uszályok zömét, ezek szerelését, később pedig karbantartását, javítását a cég műszaki alkalmazottai végezték el. Az elmondottaknak néhány lényeges következménye volt.

Az első az, hogy akkor vette kezdetét az állandó magyar jelenlét Bulgáriában, mivel a magyar szakemberek egy része végleg letelepedett az országban. Számuk nem lehetett kicsi, 1898. szeptember 28-án a már kialakult magyar kolónia tagjai Rusze városában megtartották a Bulgáriai Magyar Egylet alakuló ülését, alapszabályát az akkori közös külügyminiszter, **Goluchowsky Agenor** gróf hagyta jóvá 2275/3-1899. sz. rendeletével. Később a társaság átköltözött a fővárosba, s a köztudatba mint Szófiai Magyar Egylet vonult be.

A beinduló bolgár–magyar gazdasági és műszaki együttműködés következménye pedig az lett, hogy időtálló hagyományokat teremtett meg. Ezeknek az egyik legfontosabb állomása az Orient Expressz vasútvonal bulgáriai szakaszának 1928 és 1931 között elvégzett rekonstrukciója volt. A terveket a Bolgár Államvasutak mérnökei készítették el, a 12 híd és viadukt elemeit a Ganz gyár szakemberei gyártották és szerelték. Ugyanez a gyár 1938-ban elkészített két vasúti átkelő kompot Rusze és Giurgiu között, egyet Bulgáriának, egyet Romániának, ezek teherbírása 230 tonna volt, az ára pedig 426 300 pengő. S végül, 1954-ben megnyitották a **Georgi Ovcsarov** bolgár építésmérnök tervei alapján fölépített közúti és vasúti kétszintes hidat Rusze és Giurgiu között. A hídelemek túlnyomó részét a Ganz gyár szállította, a többi az akkori győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. A két üzem néhány mérnöke, technikus és szakmunkása szerelési munkákat is végzett, amiért az egyikük megkapta a Bolgár Népköztársaság Munka Érdemrendjének arany fokozatát, öten pedig ennek ezüst fokozatát, ezeket az akkori budapesti bolgár nagykövet, **Borisz Manolov** nyújtott át Budapesten, 1954. augusztus 30-án.

A menetrendszerű gőzhajózás megindításának szerepe volt – ha látszólag közvetett is – a kertészkultúra meghonosításában is Magyarországon. Szándékos az utóbbi megfogalmazás, mert az állandó magyarországi bolgár jelenlét jóval korábbi keletű, az első bolgár betelepülési hullám 1365-ben, a második 1688-ban kezdődött el. A harmadik betelepülési hullám első öt képviselője 1865 áprilisában érkezett Káposztásmegyerre, nyolc évvel később, 1873-ban – a *Gazdasági Lapok* tanúsága szerint – dunai hajókon 18 ezer bolgár kertész érkezett Magyarországra, majd 1890 körül kialakult a három bolgár kolónia a mai Magyarország területén, Budapesten, Pécsen és Miskolcon és ezek környékén. Ennek a jelenségnek a jelentősége talán legjobban abban mutatkozott meg, hogy a magyar Földművelési Minisztérium 1906-ban Siófokon olyan kertészeti tangazdaságot hozott létre, amelyben a magyar agrárszakemberek bolgár kertészek irányítása alatt dolgoztak, sajátítottak el a korszerű és jövedelmező zöldségtermelés titkait.

Az eddig fölvezetett kétségtelenül kedvezően befolyásolták a bolgár–magyar államközi kapcsolatokat és együttműködést, kölcsönös előnyöket biztosítottak mindkét ország számára, hozzájárultak a hagyományosan jó kétoldalú kapcsolatok továbbfejlesztéséhez, elmélyítéséhez. Nem vé-



lenül nem beszélek politikai kapcsolatokról, mert az al-dunai hajózás a maga módján mindig túl tudott lépni a politikai kereteken, még akkor is, ha ezek adottak voltak. Mindemellett mint jelenség igen összetett, nem korlátozható csupán néhány területre, ugyanez vonatkozik szinte számtalan következményére is. Jelen tanulmány éppen az említettek terjedelme és sokarcúsága miatt csupán figyelemfölkeltő szerepre vállalkozhat.

Az utóbbira viszont szükség van, mert az egész dunai hajózás, jelentősége, időszerűsége különösképpen a teherszállításokra vonatkozóan, újra felelevenedett a jugoszláviai Duna-hidak NATO bombázásai után, hiszen az utóbbiak több, mint egyértelműen megmutatták, mit is veszíthetnek a Duna menti országok, ha a folyó nem hajózható. Vagyis ez is visszavezet bennünket gróf Széchenyi István 170 évvel ezelőtti, ma már megvalósult elképzeléseihez. A közös európai ház gondolata pedig fölértékeli a dunai hajózás úgyszólván nagy szerepét és jelentőségét.

#### IRODALOM, FORRÁSOK

- A Duna Gőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon. Budapest, 1885.
- Dr. Csillag Miklós–Varró József: Franz I, a DGT első gőzhajója. In: Közlekedési Múzeum, 1968.
- Gjurov Alexander: Bolgár betelepülők Baranya megyében az évszázados hagyományok tükrében (1870–1944). In.: Baranyai történetírás 1992–1995, Pécs, 1995. p. 349–420.
- Gjurov Alexander: A Kossuth-emigráció Bulgáriában. In.: Történelem és emlékezet. Művelődéstörténeti tanulmányok a szabadságharc 150. évfordulója alkalmából. Budapest, 1998, p. 271–284.
- Gjurov Alexander: Magyar természettudósok, orvosok és műszaki értelmiségiek Bulgáriában (1830–1914). In.: Tanulmányok a természettudományok, a technika és az orvoslás történetéből. Budapest, 1996, p. 143–146.
- Gjurov Alexander: A Ganz gyár Bulgáriában. In.: Tanulmányok a természettudományok, a technika és az orvoslás történetéből. Budapest, 1997, p. 201–204.
- Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani több zuhatag szabályozása. Budapest, 1896.
- György Endre: A Duna Gőzhajózási Társaság és a magyar érdekek. Budapest, 1883.
- Dr. Jankó Béla: A gőzhajózás kezdete a Dunán. „Carolina” az első gőzhajó. In.: Közlekedési Múzeum, 1967.
- Dr. Jankó Béla: A magyar dunai gőzhajózás története 1817–1947. Budapest, 1968.
- Dr. Jankó Béla: A magyar állami hajózás 75 éves története 1895–1970. Budapest, 1972.
- Kováts Miklós: MFTR, MESZHART és MAHART hajóműhelyeinek története 1895–1965. Budapest, 1966.
- Pach Zsigmond Pál: Széchenyi és az Al-Duna szabályozás. In.: Történelmi Szemle, 1975, 4. sz., p. 557–581.
- Palotás Emil: A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-monarchia politikájában 1856–1883. Budapest, 1984.
- Palotás Emil: Az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája a berlini kongresszus után 1878–1881. Budapest, 1982.
- Радев, Симеон: Строителите на съвременна България. Том I, София 1910.
- Стателова, Елена: Дипломатията на княжество България 1879–1886. София, 1979.
- Tőry Kálmán: A Duna és a szabályozása. Budapest, 1952.
- Tőry Kálmán: Az Al-Duna szabályozása. Budapest, 1972.
- Външната политика на България. Документи и материали. Том I. 1879–1886. София, 1978.



## ÖSSZEFOGLALÁS

A folyamat 170 évvel ezelőtt kezdődött el: gróf Széchenyi István, aki kétségtelenül elsőnek ismerte föl a Duna transzkontinentális vízi út jelentőségét, 1830. június 24-én gróf Waldstein-Wartenberg János barátjával a Desdemona hajó fedélzetén Pestről indult el, hogy megvizsgálhassa, mennyire alkalmas rendszeres gőzhajózásra Európa második legnagyobb folyójának alsó, természetes akadályokban bővelkedő szakasza, s milyen munkálatokat kell elvégezni az utóbbiak leküzdésére. Két évvel később Vásárhelyi Pál irányításával elkészült a Duna Pétervárad-Orsova közti, legnehezebben hajózható szelvényének térképe, majd a Vaskapu szabályozásának terve. A rendszeres gőzhajóforgalom 1834-ben ugyan megindult, de az Al-Duna végleges szabályozását csak 1964 és 1972 között végezték el.

A kezdeti események és a rendszeres gőzhajózás beindításának a tanulmány szerzője új, eddig figyelmen kívül hagyott keretet ad. Nyilvánvalóan prioritás a három főirány közül a bolgár–magyar államközi, elsősorban gazdasági kapcsolatoknak adandó, nem véletlen például az, hogy a Várna kikötőjéből induló teherhajók legalább  $\frac{3}{4}$  része az Osztrák–Magyar Monarchia zászlaja alatt közlekedett. Másodszor: az Al-Duna hajózhatóvá tétele után a bulgáriai duna kikötők építésének, illetve üzemeltetésének túlnyomó részét magyar szakemberek végezték el, ennek kettős következménye volt. Egyfelől tartós magyar jelenlétet biztosított Bulgáriában, ennek egyik eredménye az 1898-ban Rusze városában alapított Bulgáriai Magyarok Egylete volt, az első az országban. Másfelől olyan időtálló hagyományokat teremtett a bolgár–magyar műszaki együttműködésben, amelyeknek egyik legutolsó nagyobb megnyilvánulása az 1954-ben átadott, Rusze és Giurgiu közti összekötő, Dunát átívelő kétszintes Barátság-híd. S végül az említettek hozzájárultak a harmadik magyarországi bolgár betelepülési hullám fölgyorsulásához, a Gazdasági Lapok tudósítása szerint 1873-ban 18 ezer bolgár kertész jött el Magyarországra dunai hajókon.

Az elmondottak jelentőségét kétségtelenül nagyra növeli az a tény, hogy az első, Ruszét és Várnát összekötő bulgáriai vasútvonalat 1866-ban, az Orient Expressz bolgár szakaszát 1888-ban adták át, vagyis addig Bulgáriát csak és kizárólag a Duna kötötte össze Európával, s ennek keretében Magyarországgal.

